

О народно-хозяйственном плане на 1936 год

Доклад Председателя Совета Народных Комиссаров БССР тов. Н. М. ГОЛОДЕДА на III сессии ЦИК БССР XI созыва

К итогам 1935 года

Товарищи, нам предстоит осудить и утвердить народно-хозяйственный план и бюджет на 1936 год.

В начале января с. г. тов. Молотов в своем докладе на Сессии ЦИК СССР подвел итоги 1935 г. и наметил задачи на 1936 г.

Как итоги хозяйственного строительства в 1935 г., так и задачи плана 1936 года полностью подтверждают тот прогноз, который дал тов. Сталин еще в 1933 году в своем докладе об итогах первой пятилетки.

Тов. Сталин тогда сказал, что:

1. Итоги 1935 года по выполнению планов промышленности

В 1935 г. промышленность Союза ССР увеличила свою продукцию на 20,4 проц. в сравнении с 1934 годом, вместо 16 проц. прироста, намеченного по плану.

План промышленности СССР в целом перевыполнен на 5 проц., что в суммарном выражении составляет 3 млрд. рублей. Продукция всей промышленности Союза достигла 65,9 млрд. руб. в ценах 1926—27 гг.

В этой общей продукции производств средств производства: машин, станков, разного оборудования, добыча угля, нефти и т. д. составляет 37,2 млрд. руб., а производство продукции потребления увеличилось за год на 4,4 млрд. руб. и составляет в общей сумме 28,7 млрд. руб.

Всем Союзными промышленными наркоматами план 1935 г. перевыполнен. Прирост промышленной продукции за один год по Союзу составил свыше 11 млрд. руб., что в сопоставляемых цифрах превышает всю продукцию промышленности царской России в 1913 году.

На основе такого роста социалистической индустрии, наша страна лопнула далеко вперед в деле выполнения основной хозяйственной задачи второй пятилетки — в деле завершения технической реконструкции народного хозяйства во всех его отраслях.

Из указанных фактов и цифр ясно видно, что предсказанный тов. Сталиным мощный новый размах в области промышленного производства является реальным и наша страна реализует тот перевес в производстве, который сложился в результате успешной индустриализации СССР. В 1935 году как раз и явился тем годом, который наметил новый мощный размах в области социалистического строительства на новой базе, на расширенной базе современной социалистической индустрии и современной техники.

Кроме того, у нас уже созданы квалифицированные кадры специально обученной техникой и движателю эту технику вперед.

А какие же итоги имеются в выполнении плана промышленности БССР на 1935 год?

Мы также вышли со значительным перевыполнением производственных планов промышленности, и наша промышленность свой план 1935 года выполнила досрочно.

Вся промышленность БССР перевыполнила свой план на 5,9 проц. и даже прирост продукции в сравнении с 1934 г. на 23 проц., в том числе промышленность Союзного подчинения выполнила свой план на 107,9 проц. с приростом продукции на 26,2 проц.; промышленность Наркомместпрома БССР план выполнила на 107,1 проц. с приростом продукции против 1934 г. на 16,4 проц.; промышленность промкооперативов план выполнила на 107,9 проц. с приростом продукции на 24,4 проц. Низовая промышленность дала прирост продукции на 6,8 проц. против 1934 г., по плану свой невыполнила. План выполнен только на 85,5 проц. Прочая промышленность прирост продукции дала на 46,7 проц. План также невыполнила — выполнила на 89,2 проц.

Я хочу остановиться специально на промкооперативной промышленности.

У нас часто недооценивают значение промкооперативной и низовой промышленности. Это неправильно, товарищи. Из тех цифр, которые я только что привел, видно, что промкооперативная промышленность занимает значительный удельный вес в общей продукции промышленности. Например, предприятия Наркомместпрома БССР произвели продукции на сумму 356,8 млн. руб., а промышленность промкооперативов дала продукции на 266,5 млн. руб. Как видите, только на 90 млн. руб. меньше, чем промышленность Наркомместпрома. А если добавить еще и этой продукции промкооперативов продукцию, которая производится низовой и прочей промышленностью, то вся сумма будет равняться 361 млн. руб., а еще еще низовая промышленность дала 94,5 млн. руб. При чем значение это-

го вида промышленности немалое, потому что она вырабатывает, главным образом, предметы широкого потребления. Известно, что по своей структуре промышленности, объединенной в Наркомместпроме, дает более сложную продукцию, в том числе и средства производства, но в общей сумме роль промышленности промкооперативов и низовой является большой.

Вот факты и цифры, которые свидетельствуют об этом новом мощном разбеге.

Вот факты и цифры, которые свидетельствуют об этом новом мощном разбеге.

2. Итоги работы транспорта в 1935 г.

Значительные успехи в 1935 г. по всему Советскому Союзу имеются в работе транспорта, особенно железнодорожного транспорта. Нужно сказать, что железнодорожный транспорт и по железным дорогам на территории БССР, как и водный транспорт Белоруссии вышли на передовые позиции в 1935 г. Сейчас по всему Союзу в 1935 г., в том числе и по Белоруссии, транспорт не является тормозом для развития народного хозяйства. Наоборот, мы имеем такое положение, когда работники железных дорог и водного транспорта являются для нас теми, кто некоторые наши хозяйственные организации и учреждения ускоряют железнодорожных и водников и не доставляют в установленное время те товары и грузы, которые подлежат перевозке,

когда у нас не будет ни одного треста, ни одного предприятия, не выполняющего своего производственного плана.

И не буду говорить о серьезном народно-хозяйственном значении транспорта. Об этом ясно сказано на XVII съезде ВКП(б) товарищем Сталиным. Задача заключалась в том, чтобы вытеснить транспорт на передовые позиции. И нужно сказать, что 1935 год был таким годом, когда транспорт, а особенно железнодорожный транспорт, под руководством тов. Кагановича Л. М., вышел на эти передовые позиции. Сейчас задача заключается в том, чтобы наши все хозяйственные организации — так называемые клиенты железнодорожного и водного транспорта не запаздывали и тем самым не тормозили успешного развития железнодорожного и водных перевозок.

Значительные успехи в 1935 г. по всему Советскому Союзу имеются в работе транспорта, особенно железнодорожного транспорта. Нужно сказать, что железнодорожный транспорт и по железным дорогам на территории БССР, как и водный транспорт Белоруссии вышли на передовые позиции в 1935 г. Сейчас по всему Союзу в 1935 г., в том числе и по Белоруссии, транспорт не является тормозом для развития народного хозяйства. Наоборот, мы имеем такое положение, когда работники железных дорог и водного транспорта являются для нас теми, кто некоторые наши хозяйственные организации и учреждения ускоряют железнодорожных и водников и не доставляют в установленное время те товары и грузы, которые подлежат перевозке,

когда у нас не будет ни одного треста, ни одного предприятия, не выполняющего своего производственного плана.

И не буду говорить о серьезном народно-хозяйственном значении транспорта. Об этом ясно сказано на XVII съезде ВКП(б) товарищем Сталиным. Задача заключалась в том, чтобы вытеснить транспорт на передовые позиции. И нужно сказать, что 1935 год был таким годом, когда транспорт, а особенно железнодорожный транспорт, под руководством тов. Кагановича Л. М., вышел на эти передовые позиции. Сейчас задача заключается в том, чтобы наши все хозяйственные организации — так называемые клиенты железнодорожного и водного транспорта не запаздывали и тем самым не тормозили успешного развития железнодорожного и водных перевозок.

Значительные успехи в 1935 г. по всему Советскому Союзу имеются в работе транспорта, особенно железнодорожного транспорта. Нужно сказать, что железнодорожный транспорт и по железным дорогам на территории БССР, как и водный транспорт Белоруссии вышли на передовые позиции в 1935 г. Сейчас по всему Союзу в 1935 г., в том числе и по Белоруссии, транспорт не является тормозом для развития народного хозяйства. Наоборот, мы имеем такое положение, когда работники железных дорог и водного транспорта являются для нас теми, кто некоторые наши хозяйственные организации и учреждения ускоряют железнодорожных и водников и не доставляют в установленное время те товары и грузы, которые подлежат перевозке,

когда у нас не будет ни одного треста, ни одного предприятия, не выполняющего своего производственного плана.

И не буду говорить о серьезном народно-хозяйственном значении транспорта. Об этом ясно сказано на XVII съезде ВКП(б) товарищем Сталиным. Задача заключалась в том, чтобы вытеснить транспорт на передовые позиции. И нужно сказать, что 1935 год был таким годом, когда транспорт, а особенно железнодорожный транспорт, под руководством тов. Кагановича Л. М., вышел на эти передовые позиции. Сейчас задача заключается в том, чтобы наши все хозяйственные организации — так называемые клиенты железнодорожного и водного транспорта не запаздывали и тем самым не тормозили успешного развития железнодорожного и водных перевозок.

Значительные успехи в 1935 г. по всему Советскому Союзу имеются в работе транспорта, особенно железнодорожного транспорта. Нужно сказать, что железнодорожный транспорт и по железным дорогам на территории БССР, как и водный транспорт Белоруссии вышли на передовые позиции в 1935 г. Сейчас по всему Союзу в 1935 г., в том числе и по Белоруссии, транспорт не является тормозом для развития народного хозяйства. Наоборот, мы имеем такое положение, когда работники железных дорог и водного транспорта являются для нас теми, кто некоторые наши хозяйственные организации и учреждения ускоряют железнодорожных и водников и не доставляют в установленное время те товары и грузы, которые подлежат перевозке,

когда у нас не будет ни одного треста, ни одного предприятия, не выполняющего своего производственного плана.

И не буду говорить о серьезном народно-хозяйственном значении транспорта. Об этом ясно сказано на XVII съезде ВКП(б) товарищем Сталиным. Задача заключалась в том, чтобы вытеснить транспорт на передовые позиции. И нужно сказать, что 1935 год был таким годом, когда транспорт, а особенно железнодорожный транспорт, под руководством тов. Кагановича Л. М., вышел на эти передовые позиции. Сейчас задача заключается в том, чтобы наши все хозяйственные организации — так называемые клиенты железнодорожного и водного транспорта не запаздывали и тем самым не тормозили успешного развития железнодорожного и водных перевозок.

Значительные успехи в 1935 г. по всему Советскому Союзу имеются в работе транспорта, особенно железнодорожного транспорта. Нужно сказать, что железнодорожный транспорт и по железным дорогам на территории БССР, как и водный транспорт Белоруссии вышли на передовые позиции в 1935 г. Сейчас по всему Союзу в 1935 г., в том числе и по Белоруссии, транспорт не является тормозом для развития народного хозяйства. Наоборот, мы имеем такое положение, когда работники железных дорог и водного транспорта являются для нас теми, кто некоторые наши хозяйственные организации и учреждения ускоряют железнодорожных и водников и не доставляют в установленное время те товары и грузы, которые подлежат перевозке,

когда у нас не будет ни одного треста, ни одного предприятия, не выполняющего своего производственного плана.

И не буду говорить о серьезном народно-хозяйственном значении транспорта. Об этом ясно сказано на XVII съезде ВКП(б) товарищем Сталиным. Задача заключалась в том, чтобы вытеснить транспорт на передовые позиции. И нужно сказать, что 1935 год был таким годом, когда транспорт, а особенно железнодорожный транспорт, под руководством тов. Кагановича Л. М., вышел на эти передовые позиции. Сейчас задача заключается в том, чтобы наши все хозяйственные организации — так называемые клиенты железнодорожного и водного транспорта не запаздывали и тем самым не тормозили успешного развития железнодорожного и водных перевозок.

Значительные успехи в 1935 г. по всему Советскому Союзу имеются в работе транспорта, особенно железнодорожного транспорта. Нужно сказать, что железнодорожный транспорт и по железным дорогам на территории БССР, как и водный транспорт Белоруссии вышли на передовые позиции в 1935 г. Сейчас по всему Союзу в 1935 г., в том числе и по Белоруссии, транспорт не является тормозом для развития народного хозяйства. Наоборот, мы имеем такое положение, когда работники железных дорог и водного транспорта являются для нас теми, кто некоторые наши хозяйственные организации и учреждения ускоряют железнодорожных и водников и не доставляют в установленное время те товары и грузы, которые подлежат перевозке,

когда у нас не будет ни одного треста, ни одного предприятия, не выполняющего своего производственного плана.

И не буду говорить о серьезном народно-хозяйственном значении транспорта. Об этом ясно сказано на XVII съезде ВКП(б) товарищем Сталиным. Задача заключалась в том, чтобы вытеснить транспорт на передовые позиции. И нужно сказать, что 1935 год был таким годом, когда транспорт, а особенно железнодорожный транспорт, под руководством тов. Кагановича Л. М., вышел на эти передовые позиции. Сейчас задача заключается в том, чтобы наши все хозяйственные организации — так называемые клиенты железнодорожного и водного транспорта не запаздывали и тем самым не тормозили успешного развития железнодорожного и водных перевозок.

Значительные успехи в 1935 г. по всему Советскому Союзу имеются в работе транспорта, особенно железнодорожного транспорта. Нужно сказать, что железнодорожный транспорт и по железным дорогам на территории БССР, как и водный транспорт Белоруссии вышли на передовые позиции в 1935 г. Сейчас по всему Союзу в 1935 г., в том числе и по Белоруссии, транспорт не является тормозом для развития народного хозяйства. Наоборот, мы имеем такое положение, когда работники железных дорог и водного транспорта являются для нас теми, кто некоторые наши хозяйственные организации и учреждения ускоряют железнодорожных и водников и не доставляют в установленное время те товары и грузы, которые подлежат перевозке,

когда у нас не будет ни одного треста, ни одного предприятия, не выполняющего своего производственного плана.

И не буду говорить о серьезном народно-хозяйственном значении транспорта. Об этом ясно сказано на XVII съезде ВКП(б) товарищем Сталиным. Задача заключалась в том, чтобы вытеснить транспорт на передовые позиции. И нужно сказать, что 1935 год был таким годом, когда транспорт, а особенно железнодорожный транспорт, под руководством тов. Кагановича Л. М., вышел на эти передовые позиции. Сейчас задача заключается в том, чтобы наши все хозяйственные организации — так называемые клиенты железнодорожного и водного транспорта не запаздывали и тем самым не тормозили успешного развития железнодорожного и водных перевозок.

3. Итоги работы по подьему сельскохозяйственного производства

Большая достижения мы имеем в 1935 г. и по сельскому хозяйству. Сельское хозяйство в 1935 году добилось решительного перевеса по подьему своего производства. Во всем Советском Союзе увеличен сбор хлебов и уже в 1935 году сбор зерновых по Союзу составил 5,521 млн. пудов. Значительно поднялся валовой сбор хлеба и льна. В 1935 году собрано хлеба-сырца 17 млн. центов, против 11,8 млн. центов в 1934 г. Валовой сбор льноволока поднялся до 5,5 млн. центов, против 5,3 млн. центов в 1934 г.

Я не буду приводить больше цифр по сельскому хозяйству Союза ССР. Все эти факты и цифры были уже опубликованы в докладе тов. Молотова и в докладе тов. Мельяуска.

Скажу только о том, чего мы добились по подьему сельскохозяйственного производства в БССР. Валовой сбор зерновых в БССР за 1935 г. составляет, примерно, 140 млн. пуд. Урожай зерновых с га у нас выведен в 8,08 центов, а в 1934 г. урожай зерновых у нас равнялся 9,1 центов с га.

Таким образом, товарищи, хотя в общем сборе зерновых мы остались, примерно, на уровне 1934 г., но это, в совокупности, не за счет повышения урожая, но урожай у нас был выше — на целый центнер нетоварных с га. Только благодаря лучшей организации при уборке хлебов нам удалось значительно сократить потери и сохранить общий уровень валового сбора.

Мы должны, чего бы это ни стоило, ликвидировать эти недостатки в борьбе за урожай. Нужно думать, что в некоторых местах имел место такой факт: мы, как всем это уже известно, добились значительных успехов по подьему сельского хозяйства в 1934 году, за что БССР получила орден Ленина; но не исключено то, что некоторые наши работники успокоились на достигнутых успехах и почили на лаврах, думая, что раз БССР получила орден Ленина, значит, в дальнейшем дело пойдет само собой.

ЦК ВКП(б) и Совнарком БССР своевременно и не раз раз предупреждали земледельческие, районные организации и др. о том, чтобы не успокаиваться на достигнутых успехах, не почитать на лаврах, но

не возмущать это предупреждение учениками.

Некоторые люди говорят о том, что в 1935 г. были неблагоприятные метеорологические условия и что они имели влияние на урожай. Мы не можем с этим согласиться, ибо это оппортунистические мотивы. Нельзя отрицать влияния метеорологических условий на сельское хозяйство, но нельзя и прикрывать свою плохую работу неблагоприятной погодой.

Стоит вспомнить выступления мастеров высшего урожая на Всесоюзном совещании в Кремле, также и выступления мастеров высшего урожая в Белоруссии на совещании в тот же день, которое окончилось 4—5 днём тому назад.

Из этих выступлений видно, что борьба за урожай зависит от конкретных людей, ибо примеры, которые приводились у нас в Белоруссии на этом совещании, говорят, что метеорологические условия были одинаковые в разных колхозах, а урожай — то не одинаков. Значит там, где люди лучше работали, там неблагоприятная погода мало отразилась и наоборот, где не работали как следует, там оказалась «повреждена» погода. Это нужно учесть.

По картофелю мы добились в 1935 г. повышенный урожайности: урожай картофеля достиг до 112,6 центов в среднем по БССР, против 105 центов в 1934 г., а валовой сбор картофеля мы довели до 7,506,5 тыс. тонн.

По урожаю льноволока мы также добились некоторого повышения: вместо 2,2 центов в 1934 г., мы — уже получили 2,4 центов с га в 1935 г. Валовой сбор льноволока в 1935 г. составил 59,435 тонн.

Но нужно подчеркнуть, что как урожай по картофелю, так и по льну еще совсем низкий. Мы должны его решительным образом повысить.

Как все, Советский Союз, так и Белоруссия в 1935 г. имеют значительные достижения по развитию животноводства. Развитие животноводства во всем нашем государстве пошло вверх. Если в 1934 г. по некоторым отраслям животноводства мы достигли стабильного положения, то 1935 год явился действительно переломным годом.

Перед тем, как привести цифры

роста животноводства в Союзе ССР и в Белоруссии, я должен отметить, что средний прирост поголовья скота по Союзу выше, чем у нас по Белоруссии.

Приведу цифры: Прирост поголовья лошадей по Белоруссии равняется 0,8 проц., по Союзу плюс 5 проц., прирост поголовья крупного рогатого скота по Белоруссии равняется—23,7 проц., по Союзу—плюс 18 проц.; прирост поголовья свиней по Белоруссии—35,2 проц.; по Союзу плюс 38,6%; прирост поголовья овец и коз по Белоруссии—12,3 проц. и по Союзу—плюс 25 проц.

Не все районы успели выполнить государственный план развития животноводства. Значительная часть районов этот план невыполнила. Это невыполнение падает, главным образом на сохранение молодняка, в первую очередь по жеребяткам. А есть у нас такие районы, которые по всем видам скота не выполнили плана на сохранение молодняка.

Я приведу те районы, которые по всем видам не выполнили плана, например: Березинский район по жеребяткам план выполнил на 71,7 проц., по телам — на 99,2 проц., по агнцам — на 43,6 проц., по свиньям — на 97,2 проц.

Глуцкий район — по жеребяткам план выполнил только на 51 проц., по телам — на 93,5 проц., по агнцам — на 48,7 проц., по свиньям — на 89,4 проц.

Пресненский район — по жеребяткам план выполнил на 42,3 проц., по телам — на 79,2 проц., по агнцам на 71,3 проц., по свиньям на 93,8 проц.

Жлобинский район — план выполнил по жеребяткам — на 66,3 проц., по телам на 98,7 проц., по агнцам на 30,6 проц., по свиньям — на 76,5 проц.

Кировский район — план выполнил по жеребяткам на 62,1 проц., по телам на 88 проц., по агнцам на 45,6 проц., по свиньям на 86,1 проц.

Таким образом, товарищи, на общем фоне безусловного подъема животноводства как по Союзу, так и по Белоруссии — у нас есть ряд районов, которые не выполнили. Также мы должны сделать для себя выводы из того, что средний процент прироста поголовья животноводства по Союзу выше, чем прирост по Белоруссии. Это значит, что мы отстали от общих темпов развития животноводства, которых добился весь Советский Союз.

Некоторые товарищи пробуют обесценить это тем, что, дескать, в свое время в некоторых республиках, краях и областях Союза был большой процент уничтожения скота, а у нас, дескать, процент уменьшения был ниже, поэтому и темпы подъема животноводства в других областях выше, а у нас ниже.

Нечего и говорить о несостоятельности этих мотивов. Больше того, эти мотивы являются подлинными оппортунистическими мотивами, ибо если эти мотивы будут в ходу среди наших работников, то это значит, поставят под угрозу план развития животноводства в 1936 году. Нужно дать оппортунистическим мотивам самый решительный отпор. У нас есть все условия для того, чтобы и в развитии животноводства быть в ряду передовых республик и областей.

Я назвал районы и средние цифры для того, чтобы члены ЦИК, также все колхозники и все работники сделали для себя соответствующие выводы и чтобы 1936 г. сделать годом высоких темпов работы в развитии животноводства.

В 1935 году наше сельское хозяйство получило много техники. Например, у нас увеличился тракторный парк, много завезено в сельское хозяйство БССР разных сельскохозяйственных машин и автомобилей. В некоторых районах уже есть по две машины. Эта техника дает нам возможность с успехом вести борьбу за высокую производительность сельского хозяйства.

Назову имена некоторых передовиков стахановцев Белоруссии, которые вслед за Стахановым, Бузыным, Фризовым, Виноградовым, Сметаниным и др. показали примеры высокой производительности труда.

Следующие анализы жизни БССР, которые поломали все технические нормы и перевыполняют их в 3—4 раза:

Скобко Г. (фабрика им. Кагановича) — 355 проц.

Скобко З. (фабрика им. Кагановича) — 354 проц.

Розенберг (фабрика им. Кагановича) — 351 проц.

Турецкий (фабрика им. Кагановича) — 406 проц.

Милославский (завод «Большевик») — 380 проц.

Гуртовник (фабрика Куйбышева) — 287 проц.

Глушаков (Шорная фабрика) — 333 проц.

Ратнер (фабрика «Октябрь») — 250 проц.

Пашкова («Знамя индустриализации») — 244 проц.

Гозман (фабрика «Коммунар») — 260 проц.

Яценев (фабрика им. Дзержинского) — 250 проц.

ветской торговли, а значит, и всего товарооборота.

Таким образом, первый год работы без карточек показал нам значительный разбег товарооборота. Это отразилось на снижении розничных цен на все продукты, как по государственной и кооперативной торговле, так и на снижении рыночных цен.

Назову цифры снижения этих цен: Цены на хлеб в государственной и кооперативной торговле сети снизились на 15 проц., на рисовую муку — 36 проц., на крупку — 30 проц., макароны — 30 проц., колбасу — 43,8 проц., мясо — 32,8 проц., масло — 37,6 проц., кондитерские изделия — 32 проц., сахар-рафинад — 45,3 проц., рыбу — 45,7 проц., масло растительное — 38,5 проц.

А вот примеры снижения рыночных цен: Если взять основные города Белоруссии — Минск, Витебск, Гомель, то динамика рыночных цен выглядит следующим образом:

Рыночные цены на рисовую муку по Минску снизились на 39 проц., по Витебску на 40 проц. и по Гомелю на 23 проц.

Цены на картофель снизились: по Минску на 45 проц., по Витебску на 50 проц. и по Гомелю на 34 проц.

Цены на мясо снизились: по Минску на 26 проц., по Витебску на 25 проц. и по Гомелю на 18 проц.

Цены на сало снизились: по Минску на 40 проц., по Витебску на 40 проц. и по Гомелю на 5 проц.

Цены на масло снизились: по Минску на 29 проц., Витебску — 23 проц. и по Гомелю на 25 проц.

Цены на молоко снизились: по Минску на 20 проц., Витебску — 7 проц., Гомелю — 18 проц.

Таким образом, товарищи, мы имеем реальные итоги той экономической политики, которая проводится нашей партией и Советской властью. А политика эта направлена на лучшее материальное обеспечение всех трудящихся масс.

В связи с отменой карточной системы, партией и правительством проведена работа по реорганизации торговых организаций. Уже известно, что реорганизована потребительская кооперация. Ее работа, главным образом концентрируется в деревне, а в городах разрабатывается государственная торговля. Эти организационные мероприятия направлены к тому, чтобы лучше упорядочить дело развертывания товарооборота и советской торговли и подтянуть советскую торговлю в деревню.

Из этих данных вытекает, что и материальное положение рабочих, служащих и колхозников также значительно повышается.

Характерным фактом является усиление финансового положения колхозов. Это подтверждается следующими данными: вклады колхозов на текущий счет Госбанка на 1 января 1935 г. составляли 9,2 млн. руб., а на 1 января 1936 г. — сумма вкладов колхозов на текущие счета Госбанка уже достигла 20,4 млн. руб.

Этот факт является очень характерным. Он свидетельствует о росте экономики колхозников, как прирост вкладов в сберкассы свидетельствует о росте благосостояния рабочих и служащих.

Как завершающий итог наших хозяйственных успехов в 1935 году нужно отметить успешное выполнение наших обязательств перед государством по всем видам заготовок.

Хлебозаготовки БССР выполнены в 1935 г. на 108,6 проц., при чем закончила эти заготовки 16 сентября; картофелезаготовки выполнены на 100,1 проц., закончили мы их 10 ноября; льнозаготовки выполнены на 104,9 проц., закончили их 4 декабря 1935 г.

В сравнении с 1934 г. мы имеем рост заготовок: по льну на 31 проц., по картофелю на 16,6 проц.

Таким образом, мы имеем право заявить на сессии ЦИК БССР, что общие итоги хозяйственного развития в 1935 г. являются итогами несомненно положительными. Они свидетельствуют о том, что все народное хозяйство БССР, а также и экономика широких масс трудящихся поднимается вперед гигантскими шагами. (Аплодисменты).

6. О главном достижении 1935 г.

Самым важным достижением 1935 г., как по всему Советскому Союзу, так и у нас по БССР — является развитие стахановского движения.

1935 г. был годом, когда борьба за высокую производительность труда вылилась в стахановское движение.

Я не буду, товарищи, развешивать значения стахановского движения, его принципы и его итоги.

Наш учитель и вождь товарищ Сталин гениально разложил детали, причины и значение этого стахановского движения в своей исторической речи на стахановском совещании в Кремле. Скажу только, что план стахановского движения охватывал и широкие массы рабочих БССР и не только рабочих, но и колхозников.

Достаточно указать на то, что у нас появились тысячи стахановцев, которые уже показывают всеобщие рекорды.

Назову имена некоторых передовиков стахановцев Белоруссии, которые вслед за Стахановым, Бузыным, Фризовым, Виноградовым, Сметаниным и др. показали примеры высокой производительности труда.

Следующие анализы жизни БССР, которые поломали все технические нормы и перевыполняют их в 3—4 раза:

Скобко Г. (фабрика им. Кагановича) — 355 проц.

Скобко З. (фабрика им. Кагановича) — 354 проц.

Розенберг (фабрика им. Кагановича) — 351 проц.

Турецкий (фабрика им. Кагановича) — 406 проц.

Милославский (завод «Большевик») — 380 проц.

Гуртовник (фабрика Куйбышева) — 287 проц.

Глушаков (Шорная фабрика) — 333 проц.

Ратнер (фабрика «Октябрь») — 250 проц.

Пашкова («Знамя индустриализации») — 244 проц.

Гозман (фабрика «Коммунар») — 260 проц.

Яценев (фабрика им. Дзержинского) — 250 проц.

Минску на 26 проц., по Витебску на 25 проц. и по Гомелю на 18 проц.

ности строительства снижается на 11 проц. по сравнению с 1936 годом. Это объясняется сокращением работ по строительству объектов, финансируемых из бюджета. По сравнению с 1936 годом производительности труда на 35 проц.

О качестве строительных работ подробно рассказывает в своем докладе тов. Любич, поэтому я не буду больше на этом задерживать ваше внимание.

джинах на 1936 год

направление которых переведено на Союзный бюджет). Надо иметь в виду, что у нас еще по дорогам Союзного и республиканского подчинения будет израсходовано в 1936 г. сумма в 43 — 44 млн. руб.

Вот основные задания народно-хозяйственного плана на 1936 год. На

Окончание доклада тов. Н. М. Гоголеда
см. на 4 стр.

